WIJ WILLEM-ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

tot wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen alsmede het aanbrengen van enkele verbeteringen)

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, in overeenstemming met Onze Minister van Economische Zaken;
Gelet op de artikelen 3.37, 4.3, eerste lid, en 10.8 van de Wet ruimtelijke ordening;
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken, uitgebracht in overeenstemming met Onze Minister van Economische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1.1, eerste lid, worden het begrip "*GML-bestand*" en de daarbij behorende begripsomschrijving vervangen door:

GML-bestand bij dit besluit: elektronisch geografisch databestand dat is opgemaakt in Geography Markup Language en is gepubliceerd via www.ruimtelijkeplannen.nl, met kenmerk:
a. NL.IMRO.0000.IMam11Barro-3000, of
b. NL.IMRO.0000.IMam11Barro-3005, of
c. NL.IMRO.0000.IMam11Barro-3010;.

B

In het opschrift van artikel 1.2 wordt “buiten toepassing verklaring” vervangen door: buitentoepassingverklaring.

C

In de artikelen 2.2.1, 2.2.3, 2.2.5, 2.2.7, 2.3.1, eerste lid, 2.4.1, eerste lid, 2.4.6, 2.5.3, 2.6.2, 2.7.2, derde lid, 2.7.3, tweede lid, 2.8.2, tweede lid, 2.8.4, tweede lid, 2.8.6, tweede lid, 2.11.1, eerste lid, 2.12.1, eerste lid, 2.13.2, eerste lid, wordt “GML-bestand” telkens vervangen door: GML-bestand bij dit besluit.

D

In artikel 2.3.3, tweede lid, wordt “vrijwaringzone” telkens vervangen door: vrijwaringszone.

E

In het opschrift van artikel 2.5.5 wordt “nee-tenzij” vervangen door: nee, tenzij.

F

Titel 2.9 komt te luiden:

TITEL 2.9 Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

Artikel 2.9.1 (begripsomschrijvingen)

In deze titel en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:
buisleiding van nationaal belang: leiding die deel uitmaakt van een landelijk hoofdnetwerk van leidingen, niet zijnde een leiding voor het vervoer van stoffen in verband met het opsporen of winnen van delfstoffen, en die is bestemd of wordt gebruikt voor het vervoer van:
a. aardgas, voor zover die leiding een druk heeft van ten minste 40 bar en een diameter heeft van ten minste 45,7 centimeter, of
b. gevaarlijke stoffen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, van het Besluit externe veiligheid buisleidingen, anders dan aardgas;
buisleidingenstrook: strook die dient voor de aanleg van buisleidingen van nationaal belang;
landelijk hoofdnetwerk van leidingen: provinciegrensoverschrijdend netwerk van leidingen dat is bestemd of wordt gebruikt voor vervoer over lange afstand;
voorkeurstracé: tracé als bedoeld in artikel 2.9.2, eerste lid.

Artikel 2.9.2 (aanwijzing voorkeurstracés)

1. Bij regeling van Onze Minister, in overeenstemming met Onze Minister van Economische Zaken, worden tracés voor een buisleidingenstrook aangewezen met aan weerszijden van een tracé een zoekgebied van 250 meter, gemeten vanaf de buitenste begrenzing van dat tracé.
2. De breedte van het voorkeurstracé bedraagt ten hoogste 70 meter.

Artikel 2.9.3 (nadere uitwerking voorkeurstracé)

De gemeenteraad kan het voorkeurstracé in een bestemmingsplan nader uitwerken, op een wijze dat het tracé voor de buisleidingenstrook:
a. gelegen blijft binnen het zoekgebied, bedoeld in artikel 2.9.2, eerste lid;
b. aansluit op het voorkeurstracé onderscheidenlijk het tracé voor een buisleidingenstrook in de naastliggende gemeenten;
c. een breedte heeft die gelijk is aan de breedte die het voorkeurstracé over het grootste deel van dat tracé heeft.

Artikel 2.9.4 (belemmerende activiteiten)

1. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden die zijn gelegen binnen het voorkeurstracé laat, ten opzichte van het op het moment van aanwijzing van dat voorkeurstracé geldende bestemmingsplan, geen nieuwe activiteiten toe die een belemmering kunnen vormen voor de aanleg van een buisleiding van nationaal belang.
2. Onder een belemmering als bedoeld in het eerste lid valt in ieder geval:
a. het bouwen van een bouwwerk, met uitzondering van een bouwwerk dat noodzakelijk is voor de aanleg, het onderhoud of de instandhouding van een buisleiding van nationaal belang;
b. de aanleg van een verharde weg of verhard pad of een spoorweg in de lengterichting van het voorkeurstracé;
c. de aanleg van een watergang in de lengterichting van het voorkeurstracé;
d. de aanleg van een waterkering, inclusief de daartoe behorende beschermingszone als bedoeld in artikel 1.1 van de Waterwet;
e. de aanleg van een buisleiding, niet zijnde een buisleiding van nationaal belang, of een ondergrondse hoogspanningsverbinding of ondergronds leidingstelsel in de lengterichting van het voorkeurstracé;
f. het bebossen;
g. het gebruik als stortplaats voor afvalstoffen of permanente opslag van grond, of andere stoffen of goederen.
3. Indien toepassing wordt gegeven aan artikel 2.9.3 dan is het eerste lid van overeenkomstige toepassing op de gronden die deel uitmaken van het tracé voor een buisleidingenstrook, bedoeld in artikel 2.9.3.

Artikel 2.9.5 (aanleg buisleiding van nationaal belang)

1. Een bestemmingsplan laat een buisleiding van nationaal belang slechts toe binnen de gronden die deel uitmaken van het voorkeurstracé onderscheidenlijk het tracé voor een buisleidingenstrook, bedoeld in artikel 2.9.3, op zodanige wijze dat de 10^{-6} per jaar contour van het plaatsgebonden risico van de buisleiding, bedoeld in artikel 6, eerste lid, van het Besluit externe veiligheid buisleidingen, de buisleidingenstrook niet overschrijdt.
2. Het eerste lid is niet van toepassing voor zover een beginpunt dan wel eindpunt van een buisleiding van nationaal belang buiten het voorkeurstracé onderscheidenlijk het tracé voor een buisleidingenstrook, bedoeld in artikel 2.9.3, is gelegen en de buisleiding van nationaal belang een zoveel mogelijk rechtstreekse verbinding legt tussen de buisleidingenstrook en dat beginpunt dan wel eindpunt.
3. Het eerste lid is eveneens niet van toepassing indien de buisleiding van nationaal belang reeds wordt toegelaten op grond van een ten tijde van de aanwijzing van het voorkeurstracé geldend bestemmingsplan.

G

Artikel 2.11.2 komt te luiden:

Artikel 2.11.2 (hoofdbestemming primaire waterkering en aanduiding beschermingszone)

1. Bij de eerstvolgende herziening van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden waarop een primaire waterkering ligt of die de functie van primaire waterkering hebben, wordt voor die gronden de bestemming “waterkering” opgenomen.
2. Bij de eerstvolgende herziening van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden die deel uitmaken van een beschermingszone wordt voor die gronden de gebiedsaanduiding “vrijwaringszone – dijk” opgenomen, indien de primaire waterkering een dijk is en wordt voor de overige gevallen de gebiedsaanduiding “vrijwaringszone – waterstaatswerk” opgenomen.

H

In artikel 3.1 wordt “in achtneming” vervangen door: inachtneming.

I

Bijlage 5.9 wordt vervangen door de bijlage, behorende bij dit besluit, genaamd “Bijlage 5.9 bij het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening”.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Nota van Toelichting

Algemeen deel

1. Inleiding

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: Barro) borgt een aantal van de nationale ruimtelijke belangen die deel uitmaken van het geldende nationale ruimtelijke beleid, zoals beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (Kamerstukken II 2011/12, 32660, nr. B/51, hierna: SVIR). Dit besluit voegt aan het Barro een titel toe over buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Met de toevoeging van deze titel aan het Barro wordt beoogd te waarborgen dat het leggen van buisleidingen die van nationaal belang zijn ook in de toekomst ruimtelijk mogelijk blijft. De SVIR merkt het bieden van ruimte voor het hoofdnetwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen via buisleidingen aan als een onderwerp van nationaal belang. In de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035 (Kamerstukken II 2012/13, 33 473, nr. A/1), die op 12 oktober 2012 is vastgesteld, is dit belang nader uitgewerkt.

Naast de toevoeging van een titel over buisleidingen van nationaal belang bevat dit besluit nog enkele wijzigingen waarmee een aantal verbeteringen in het Barro worden aangebracht.

2. Ruimte voor het hoofdnetwerk van buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

2.1 Aanleiding tot en doel van het vrijhouden van ruimte voor buisleidingen

Buisleidingen zijn een belangrijk, duurzaam, relatief veilig en energie-efficiënt transportmiddel voor aardgas, olie en andere gevaarlijke stoffen. Het landelijk netwerk aan buisleidingen is essentieel voor de energievoorziening en voor het veilig vervoeren van gevaarlijke stoffen voor de (petro)chemie en aardolie-industrie. Zo is voor aardgas de buisleiding feitelijk het enige transportmiddel. Buisleidingtransport blijft de komende decennia een wezenlijke rol vervullen in de Europese gas- en grondstoffenmarkt. De verwachting is dat de vraag naar buisleidingtransport en daarmee de vraag naar nieuwe leidingen en leidingverbindingen nog zal toenemen. Een uitbreiding van buisleidingtransport – en daarmee van het landelijk buisleidingenstelsel – wordt dan ook gezien als een belangrijke voorwaarde voor de economische ontwikkeling en de energievoorziening in Nederland en Europa.

Buisleidingtransport vereist een in principe obstakelvrije, doorgaande verbinding over vaak lange afstand. De afgelopen decennia is zowel onder- als bovengronds de ruimtedruk in Nederland toegenomen. Dit heeft ook consequenties voor buisleidingtransport. Nu al blijkt het in bepaalde delen van Nederland lastig om ruimte te vinden voor de aanleg van nieuwe buisleidingen.
Gelet op het belang van buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over lange afstand is het beleid van het Rijk erop gericht om deze wijze van vervoer voor de komende 20 à 30 jaar veilig te stellen. In de Structuurvisie Buisleidingen heeft het Rijk daarom zogeheten buisleidingenstroken aangewezen, die zijn bedoeld voor de aanleg

van buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen die behoren tot een landelijk hoofdnetwerk van leidingen. Deze buisleidingenstroken dienen gevrijwaard te blijven van nieuwe activiteiten die het leggen van deze buisleidingen in die stroken kunnen verhinderen. Hiermee wordt zeker gesteld dat ook de komende 20 à 30 jaar nieuwe doorgaande buisleidingverbindingen kunnen worden gerealiseerd ten behoeve van de levering van aardgas en het vervoer van grondstoffen en chemische stoffen aan en tussen haven- en industrieclusters in het binnen- en buitenland. Anderzijds wordt hiermee duidelijkheid geboden aan zowel initiatiefnemers die buisleidingen wensen te realiseren als aan gemeenten, doordat buisleidingen van nationaal belang in een vooraf begrensde buisleidingenstrook dienen te worden aangelegd.

2.2 Buisleidingen van nationaal belang

De buisleidingenstroken zijn bedoeld voor buisleidingen die van nationaal belang zijn. Dit zijn buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over lange afstand die behoren tot een landelijk hoofdnetwerk van leidingen dat in de Structuurvisie Buisleidingen is aangemerkt als zijnde van nationaal belang. In het merendeel van de gevallen gaat het om buisleidingen die provinciegrens- en vaak ook landgrensoverschrijdend zijn. De buisleidingen van nationaal belang zijn bestemd voor het vervoer van aardgas en andere stoffen, die op grond van de Regeling externe veiligheid buisleidingen (hierna: Revb) zijn aangewezen als gevaarlijke stoffen waarop het Besluit externe veiligheid buisleidingen (hierna: Bevb) van toepassing is.[1] In het geval van aardgastransportleidingen worden enkel leidingen voor vervoer over lange afstand, met een druk van tenminste 40 bar en een diameter van tenminste 45,7 cm als buisleiding van nationaal belang beschouwd. Dit is de categorie aardgastransportleidingen waarop op grond van de Gaswet de rijkscoördinatieregeling uit de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) van toepassing is. Daarnaast worden leidingen die over lange afstand gevaarlijke stoffen vervoeren ten behoeve van de (petro)chemie en aardolie-industrie als buisleidingen van nationaal belang beschouwd. Het gaat dan om het vervoeren van aardolie en aardolieproducten, etheen, propeen, CO en stikstof en dergelijke. Ook een buisleiding voor het vervoer over lange afstand van CO2 ten behoeve van de ondergrondse opslag daarvan wordt beschouwd als een buisleiding van nationaal belang. Tot slot gaat het om buisleidingen die bij Defensie in gebruik zijn ten behoeve van het vervoer van brandstoffen voor de krijgsmacht.

[1] Op dit moment zijn in het Revb twee categorieën buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aangewezen, te weten buisleidingen voor aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm en een druk van meer dan 1600 kPa, en buisleidingen voor aardolieproducten, met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm en een druk van meer dan 1600 kPa. Op deze categorieën buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is het Bevb van toepassing. In het Bevb en Revb is aangekondigd dat de buisleidingen met overige chemische stoffen (zoals etheen, propeen, koolstofdioxide) later zullen worden aangewezen, nadat de rekenmethodiek voor die stoffen is vastgesteld, de consequenties van aanwijzing voldoende zijn onderzocht en tevens duidelijk is welke eventuele uitzonderingen op het Bevb nodig zijn (Stb. 2010, 686, p. 19 en Stcrt. 2010, 21009, p. 4). De aanwijzing van deze groep stoffen tot gevaarlijke stoffen als bedoeld in het Bevb zal naar verwachting in 2014 plaatsvinden. In de toelichting bij het onderhavige besluit is als uitgangssituatie genomen dat de aanwijzing van de overige chemische stoffen in het Revb reeds heeft plaatsgevonden, zodat deze onder de definitie van gevaarlijke stoffen, bedoeld in artikel 1, eerste lid, van het Bevb vallen en daarmee onder het toepassingsbereik van het begrip buisleidingen voor nationaal belang, zoals gedefinieerd in het onderhavige besluit.

Het regionale transportleidingennet (RTL-net van de Gasunie), distributieleidingen voor aardgas en productieleidingen ten behoeve van de mijnbouwindustrie worden in de Structuurvisie Buisleidingen niet aangemerkt als buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en vallen daarom niet onder het bereik van dit besluit. Voor de regionale netwerken geldt dat deze een veel grotere en fijnmaziger vertakking kennen en dat geen sprake is van een nationaal belang. Leidingen ten behoeve van de mijnbouwindustrie zijn doorgaans evenmin bedoeld om stoffen over lange afstand te vervoeren.
Daarnaast is dit besluit niet van toepassing op de Buisleidingenstraat tussen de havengebieden van Rotterdam en Antwerpen. Deze Buisleidingenstraat maakt wel onderdeel uit van het landelijk hoofdnetwerk van leidingen in de Structuurvisie Buisleidingen, maar kent reeds een eigen wettelijk regime.[2]

2.3 Voorkeurstracés van het Rijk

In de Structuurvisie Buisleidingen heeft het Rijk op de zogeheten visiekaart (zie figuur 7.1 in de Structuurvisie Buisleidingen) aangegeven waar het ruimte wil vrijhouden voor nieuwe tracés van buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De tracés in de Structuurvisie Buisleidingen zijn gekozen na een zorgvuldige afweging van de behoefte aan buisleidingverbindingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over lange afstand, de beschikbaarheid van ruimte en de onderzochte milieueffecten op basis van een milieueffectrapportage. Daarbij is aan provincies, gemeenten en het betrokken bedrijfsleven inspraak geboden.

De visiekaart in de Structuurvisie Buisleidingen vormt de basis voor de voorkeurstracés van het Rijk voor een hoofdstructuur van buisleidingenstroken. De voorkeurstracés zullen bij ministeriële regeling worden aangewezen. De breedte van een voorkeurstracé zal in de regel 70 meter bedragen. In de Structuurvisie Buisleidingen is deze breedte gekozen omdat deze aansluit op de breedte van de buisleidingstroken in het Structuurschema Buisleidingen van 1985. Vanuit het oogpunt van continuïteit is deze breedte gehandhaafd.
De breedte van 70 meter wordt om een aantal redenen gewenst geacht. In de eerste plaats moet een buisleidingenstrook voldoende ruimte bieden voor nieuwe buisleidingen van nationaal belang. De ruimte die hiervoor nodig is, wordt bepaald door het verwachte aantal nieuwe buisleidingen en de benodigde afstand tussen de buisleidingen. Het verwachte aantal nieuwe buisleidingen is een schatting, aangezien bedrijven voor de lange termijn niet precies kunnen aangeven hoeveel buisleidingen zij zullen aanleggen en wanneer. In de Structuurvisie Buisleidingen is ervan uitgegaan dat het voor gedeelten van het hoofdnetwerk kan gaan om 5 tot 8 nieuwe buisleidingen. Het Rijk legt zelf geen buisleidingen aan, met uitzondering van buisleidingen die in gebruik en beheer zijn bij Defensie. Wat betreft de onderlinge ligging van de buisleidingen gaat de leidingsector uit van een afstand van 5 tot 7 meter. Binnen een kleinere onderlinge

---

[2] Geregeld in de Wet van 11 maart 1972 houdende verklaring van het algemeen nut der onteigening van percelen, erfdienstbaarheden en andere zakelijke rechten ten behoeve van de inrichting van een buisleidingenstraat vanaf Pernis langs Klundert naar de Schelde nabij de Nederlands-Belgische grens (Stb. 1972, 145).

afstand dan 5 tot 7 meter is er een kans op het optreden van domino-effecten. Men spreekt van een domino-effect, indien het falen van een buisleiding wordt veroorzaakt door het falen van de naastliggende buisleiding. In de tweede plaats dient de aanleg van nieuwe buisleidingen zodanig te gebeuren dat de plaatsgebonden risicocontouren van die buisleidingen binnen de buisleidingenstrook blijven. Dit aspect wordt verder toegelicht in paragraaf 3.2 Externe veiligheid. Tot slot is er in de afmetingen van de buisleidingenstroken rekening mee gehouden dat er doorgaans al buisleidingen in de buisleidingenstrook liggen, waarmee rekening moet worden gehouden bij nieuw aan te leggen buisleidingen. Het aantal bestaande buisleidingen binnen een buisleidingenstrook varieert.

Vanuit de afweging tussen voldoende ruimte voor buisleidingen enerzijds en zuinig ruimtegebruik anderzijds, zal voor enkele buisleidingenstroken waar nog slechts 2 of 3 leidingen te verwachten zijn de breedte van de buisleidingenstrook worden beperkt tot 45 meter. Daarnaast zal de buisleidingenstrook in sommige gevallen 50 meter breed zijn. Dit betreft met name de buisleidingenstroken in de provincie Zeeland. Door actief beleid in het verleden zijn nu in vrijwel alle bestemmingsplannen van Zeeuwse gemeenten buisleidingstroken opgenomen van 50 meter breed. Voor deze buisleidingenstroken zal het voorkeurstracé dat wordt aangewezen in de ministeriële regeling ook 50 meter bedragen, zodat gemeenten de bestaande buisleidingenstroken in hun bestemmingsplan kunnen handhaven.
De voorkeurstracés voor de buisleidingenstroken versmallen op een groot aantal plaatsen. Een versmalling is noodzakelijk als aanwezige of reeds in het bestemmingsplan voorziene bebouwing of infrastructuur het leggen van buisleidingen verhindert en er (doorgaans) geen alternatief voor een bredere buisleidingenstrook is, zonder tot een geheel nieuwe buisleidingenstrook te komen.

2.4 Nadere uitwerking van een voorkeurstracé door gemeenten

Gemeenten hebben de mogelijkheid om een voorkeurstracé van het Rijk in een bestemmingsplan nader uit te werken en zo de ligging van het tracé voor de buisleidingenstrook te optimaliseren. Bij de keuze voor de voorkeurstracés door het Rijk is er voor enkele gevallen op voorhand rekening mee gehouden dat een nadere uitwerking van het voorkeurstracé door de gemeente wenselijk is. In een klein aantal situaties loopt het voorkeurstracé bijvoorbeeld over gronden waar reeds (beperkte) bebouwing aanwezig is of over een bestaande bouwbestemming. Het Rijk acht de gemeenten, met hun kennis van de lokale situatie, beter in staat om het tracé voor de buisleidingenstrook in die gevallen in te passen. Ook anderszins biedt de mogelijkheid tot nadere uitwerking van het voorkeurstracé gemeenten de ruimte om de ligging van de buisleidingenstrook nader af te stemmen op bestaande bestemmingsplannen, daarbij spelende belangen of gewenste toekomstige ontwikkelingen.

De nadere uitwerking van een voorkeurstracé in een bestemmingsplan kan plaatsvinden direct na de aanwijzing van het voorkeurstracé in de ministeriële regeling of bij de eerstvolgende wijziging van een bestemmingsplan, wanneer de gemeente reeds een aangepast tracé voor de buisleidingenstrook in gedachten heeft. In dat geval is voor alle betrokkenen direct duidelijk waar de buisleidingenstrook definitief komt te liggen en waar er geen nieuwe belemmerende activiteiten zijn toegestaan. De gemeente kan er

ook voor kiezen om met de uitwerking van het voorkeurstracé te wachten totdat zich een initiatief aandient voor het leggen van een buisleiding van nationaal belang. Tot dat moment zal de gemeente het bij ministeriële regeling aangewezen voorkeurstracé echter moeten vrijwaren van mogelijke belemmerende activiteiten en er daarnaast zelf zorg voor moeten dragen dat ook een eventueel alternatief tracé ruimtelijk mogelijk blijft. Een doorgaande verbinding – die vrij is van (planologisch) nieuwe obstakels die het leggen van buisleidingen kunnen belemmeren - dient te allen tijde te zijn verzekerd.

Een gemeente kan een voorkeurstracé in een bestemmingsplan nader uitwerken door in het bestemmingsplan de aanduiding ‘vrijwaringszone’ op te nemen ter plaatse van de gronden waar het tracé voor de buisleidingenstrook wordt gesitueerd. Het ligt voor de hand dat een gemeente het tracé zodanig situeert dat het leggen van buisleidingen ter plaatse ook uitvoerbaar is. De buisleidingenstroken lenen zich bijvoorbeeld goed voor gronden met bestemmingen zoals landbouw (akkerbouw, veeteelt, extensieve tuinbouw), natuur, (extensieve) recreatie en andere bestemmingen die buisleidingen als dubbelbestemming kunnen hebben. Ten aanzien van de gronden met een aanduiding ‘vrijwaringszone’ kan in de planregels worden aangegeven welke gebruiksfuncties zijn verboden, waarbij de reeds bestaande gebruiksmogelijkheden van een dergelijke verbodsbepaling worden uitgezonderd. Op die wijze worden bestaande gebruiksmogelijkheden niet geconfronteerd met beperkingen als gevolg van de vrijwaringszone en kunnen deze gewoon gehandhaafd blijven.

Met de aanduiding ‘vrijwaringszone’ ter plaatse van de buisleidingenstrook is de aanleg van buisleidingen in de strook niet rechtstreeks mogelijk. De aanduiding ‘vrijwaringszone’ is in die zin geen bestemming, maar een aanduiding die verwijst naar een gebied waarvoor specifieke regels gelden of waar nadere afwegingen moeten worden gemaakt. Een gemeente kan er ook voor kiezen om de gronden waar het tracé voor de buisleidingenstrook wordt gesitueerd meteen een bestemming ‘leiding’ toe te kennen, maar dit besluit verplicht niet tot deze aanpak. Pas wanneer zich een concreet initiatief aandient voor het leggen van een buisleiding in de buisleidingenstrook zal de buisleiding verplicht in het bestemmingsplan dienen te worden opgenomen. Deze verplichting geldt op grond van het Bevb voor iedere leiding voor het vervoer van gevaarlijke stoffen - al dan niet van nationaal belang. Het opnemen van een buisleiding in het bestemmingsplan kan door middel van een hoofdbestemming of dubbelbestemming. Het opnemen van een bestemming of dubbelbestemming ‘leiding’ in het bestemmingsplan kan een beperking van de gebruiksmogelijkheden van de gronden binnen de buisleidingenstrook met zich brengen. Het verbinden van nieuwe beperkingen aan gronden ten behoeve van de (dubbel)bestemming buisleiding kan planschade opleveren, voor zover aan de wettelijke eisen voor planschade wordt voldaan.

2.5 Voorwaarden aan de nadere uitwerking van een voorkeurstracé

Om te voorkomen dat het tracé voor de buisleidingenstrook ten opzichte van het voorkeurstracé volledig naar een andere locatie wordt verlegd, is aan de nadere uitwerking van een voorkeurstracé in een bestemmingsplan een zoekgebied gekoppeld van 250 meter aan weerszijden van het voorkeurstracé. De nadere uitwerking van een voorkeurstracé door gemeenten dient plaats te vinden binnen dit zoekgebied. Daarnaast geldt voor de nadere uitwerking van een voorkeurstracé vanzelfsprekend de voorwaarde

dat het tracé aansluit op de overige delen van het tracé voor de buisleidingenstrook. Er zal steeds gewaarborgd moeten zijn dat er voor de aanleg van buisleidingen van nationaal belang een doorgaande buisleidingenstrook beschikbaar is. Hiervoor zal in voorkomend geval overleg moeten worden gepleegd met de naastgelegen gemeenten, omdat de mogelijkheid bestaat dat ook die gemeenten de ligging van het voorkeurstracé wensen aan te passen. Wanneer een gemeente een voorkeurstracé voor de buisleidingenstrook wil verschuiven, dient de breedte van dat tracé voorts gelijk te zijn aan de breedte die het voorkeurstracé ook op de rest van dat tracé heeft, dus een breedte van 70, 50 of 45 meter. Dit geldt ook als het gaat om het verschuiven van een lokaal versmald gedeelte van de buisleidingenstrook. Bij een verschuiving van het voorkeurstracé is er namelijk geen aanleiding meer voor een lokale versmalling van het tracé. Overigens zal het juist ter plaatse van versmallingen van een voorkeurstracé niet eenvoudig zijn om het tracé voor de buisleidingenstrook op een betere wijze en zonder versmalling in te passen. Immers, er is sprake van een versmalling van een voorkeurstracé aangezien een tracé elders niet mogelijk is. In de praktijk zal de betekenis van een zoekgebied bij een versmalling daarom een beperkte betekenis hebben.

Uiteraard is het niet gewenst dat de mogelijkheid voor gemeenten om het tracé nader uit te werken en te verschuiven ertoe leidt dat er bijvoorbeeld een slingerend tracé ontstaat of buisleidingen elkaar onnodig moeten kruisen. Dat zou ertoe kunnen leiden dat het technisch en economisch niet haalbaar is om buisleidingen in de buisleidingenstrook aan te leggen of dat er onnodige veiligheidsrisico's worden geïntroduceerd. Daarmee zouden de Structuurvisie Buisleidingen en dit besluit hun doel – het faciliteren van de aanleg van buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door hiervoor ruimte vrij te houden – voorbij schieten. Wanneer een gemeente de buisleidingenstrook wil verschuiven, ligt het voor de hand dat zij dit doet in overleg met de belanghebbenden bij de buisleidingenstrook. Dit kunnen de exploitanten van de reeds in de buisleidingenstrook aanwezige leidingen zijn of de Vereniging van Leidingexploitanten in Nederland (hierna: Velin) of Rijkswaterstaat in geval van een buisleidingenstrook waarin nog geen buisleidingen aanwezig zijn. De Vereniging Nederlandse Gemeenten (hierna: VNG) heeft aangegeven haar leden actief te informeren over deze werkwijze.

Anders dan waar in de Structuurvisie Buisleidingen en de Nota van Antwoord bij de ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen vanuit werd gegaan, wordt geen termijn gesteld aan de mogelijkheid voor gemeenten om het voorkeurstracé voor de buisleidingenstrook nader uit te werken. De keuze om dit te doen direct na de aanwijzing van het voorkeurstracé of op het moment dat zich een initiatief aandient voor het leggen van een leiding is aan gemeenten. In de Structuurvisie Buisleidingen werd aangekondigd dat aan de mogelijkheid voor gemeenten om de ligging van het voorkeurstracé te optimaliseren een termijn zou worden gebonden, waarbij werd gedacht aan een termijn van 5 jaar. Daarna zou het zogeheten zoekgebied van 250 meter aan weerszijden van het voorkeurstracé komen te vervallen en zou de ligging van de buisleidingenstrook definitief moeten zijn bepaald. Zowel de Velin als de VNG hebben naar aanleiding van de ontwerp-Structuurvisie Buisleidingen zienswijzen ingediend over deze termijn. De Velin bepleitte met het oog op duidelijkheid voor de leidinglegger dat het tracé voor de buisleidingenstrook meteen al definitief zou worden vastgelegd. De VNG vroeg om

maximale flexibiliteit in de tijd door geen termijn te hanteren voor eventuele aanpassingen van het voorkeurstracé.
In de Nota van Antwoord bij de ontwerp-Structuurvisie buisleidingen werd voor het vasthouden aan de termijn van vijf jaar aangevoerd dat over de gevolgen van ruimtelijke plannen niet te lang onzekerheid dient te bestaan. Bij nader inzien lijkt het echter wenselijk om gemeenten ook na een termijn van 5 jaar nog de mogelijkheid te bieden de ligging van het voorkeurstracé voor de buisleidingenstrook beperkt aan te passen. Daartoe is het voordeel van een langdurige flexibiliteit voor gemeenten afgezet tegen de noodzaak tot langdurige controle en monitoring van het tracé voor de buisleidingenstrook door de leidingexploitanten. De langdurige flexibiliteit voorkomt dat een gemeente te maken krijgt met een definitief tracé voor een buisleidingenstrook terwijl dat tracé voor de betrokken gemeente of voor een initiatiefnemer voor een nieuwe buisleiding geen optimaal tracé (meer) is. Deze situatie zou dan door een gemeente niet aangepast kunnen worden. Deze flexibiliteit leidt naar de mening van het Rijk voor de leidingexploitanten niet tot een grotere controle- en monitoringslast ten opzichte van de huidige praktijk, aangezien de leidingexploitanten nu ook al nauwgezet de ontwikkelingen in de omgeving van hun buisleidingen monitoren.

2.6 Geen nieuwe belemmeringen

Een buisleiding dient zoveel mogelijk onbelemmerd in een buisleidingenstrook te kunnen worden aangelegd. Bij het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan dienen gemeenten daarom in een buisleidingenstrook geen activiteiten toe te staan die het leggen van een buisleiding in die strook kunnen belemmeren. In algemene zin geldt dat van een belemmering voor het aanleggen van een buisleiding sprake is, indien er boven- of ondergronds een obstakel aanwezig is dat het graven van een sleuf en het daarin leggen van de buisleiding verhindert. Bouwwerken en uitgebreide infrastructuur in de buisleidingenstrook vormen daarom in de regel een belemmering. In het artikelsgewijze deel van de toelichting zal bij artikel 2.9.4 nader worden ingegaan op de activiteiten die in ieder geval een belemmering vormen voor het aanleggen van buisleidingen in de buisleidingenstrook.
Bestemmingsplannen die reeds van kracht zijn op het moment dat het voorkeurstracé voor de buisleidingenstrook wordt vastgesteld, hoeven op grond van dit besluit niet te worden aangepast. De reeds aanwezige planologische mogelijkheden voor gronden die deel uitmaken van een buisleidingenstrook kunnen dus gewoon ongewijzigd blijven voortbestaan. Op het moment dat er een voornemen is om een buisleiding in de buisleidingenstrook aan te leggen, zal het tracé voor die buisleiding in het bestemmingsplan dienen te worden opgenomen. Het opnemen van een (dubbel)bestemming voor een buisleiding kan beperkingen aan het gebruik van die gronden met zich brengen, hetgeen kan leiden tot planschade.
Binnen het zoekgebied van 250 meter aan weerszijden van het voorkeurstracé gelden geen speciale verplichtingen of beperkingen. Het zoekgebied is alleen bedoeld om binnen bepaalde ruimtelijke marges gemeenten de gelegenheid te bieden de ligging van het voorkeurstracé beperkt aan te passen.

3. Het aanleggen van buisleidingen van nationaal belang

3.1 Aanleg binnen een buisleidingenstrook en uitzonderingen daarop

Aangezien in de buisleidingenstroken ruimte wordt vrijgehouden voor nieuwe buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, dienen deze buisleidingen in de daarvoor bedoelde buisleidingenstroken te worden aangelegd en niet daarbuiten. Dit besluit bepaalt daarom dat bestemmingsplannen de aanleg van een nieuwe buisleiding van nationaal belang alleen mogen toelaten in een buisleidingenstrook.
Voordat een buisleiding van nationaal belang in een buisleidingenstrook kan worden aangelegd, moet op grond van het Bevb het tracé voor die buisleiding en de daarbij behorende belemmeringenstrook van vijf meter aan weerszijden van de buisleiding in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Met het aanwijzen van het voorkeurstracé voor een buisleidingenstrook is immers niet de bestemming van de gronden ter plaatse van de buisleidingenstrook geregeld. Voor een aantal categorieën van buisleidingen geldt dat de aanleg of uitbreiding daarvan op grond van een wettelijke verplichting gebeurt met toepassing van de rijkscoördinatieregeling en een rijksinpassingsplan als bedoeld in de Wro. Voor de buisleidingen van nationaal belang als bedoeld in dit besluit geldt dit voor de aanleg en uitbreiding van onder meer aardgastransportleidingen met een druk van ten minste 40 bar en een diameter van tenminste 47,5 cm (zie artikel 39b van de Gaswet). De aanleg van de overige buisleidingen zal in de regel gebeuren door de vaststelling van een bestemmingsplan door de gemeente.

Er zijn een aantal uitzonderingen op de verplichting om een buisleiding van nationaal belang in een buisleidingenstrook aan te leggen. In de eerste plaats kunnen aansluitingen van een leverancier of naar een gebruiker buiten de buisleidingenstrook worden aangelegd, aangezien de buisleidingenstroken niet altijd helemaal doorlopen tot een leverancier of gebruiker. Het tracé van of naar de locatie buiten de buisleidingenstrook dient in dat geval zo kort mogelijk te worden gehouden. In de tweede plaats kan een ten tijde van de aanwijzing van het voorkeurstracé geldend bestemmingsplan de aanleg van een buisleiding van nationaal belang reeds toestaan op een tracé dat is gelegen buiten de buisleidingenstrook. In dat geval blijft die mogelijkheid bestaan en hoeft het bestemmingsplan daarop niet te worden aangepast. Ook bestaande buisleidingen die reeds voor de aanwijzing van het voorkeurstracé en de inwerkingtreding van dit besluit buiten de buisleidingenstroken liggen, hoeven niet te worden verlegd naar een buisleidingenstrook.
Hiernaast kan er, bijvoorbeeld als gevolg van nieuwe inzichten, onverhoopt een situatie ontstaan die het wenselijk maakt dat een buisleiding van nationaal belang wordt aangelegd volgens een tracé dat geheel afwijkt van het voorkeurstracé waarin ruimte voor buisleidingen wordt vrijgehouden. In dergelijke uitzonderlijke situaties kunnen de Minister van Infrastructuur en Milieu of, als het om gasleidingen van nationaal belang als bedoeld in artikel 39b van de Gaswet gaat, de Minister van Economische Zaken, besluiten om de aanleg van die nieuwe buisleiding buiten een buisleidingenstrook mogelijk te maken. Voorwaarde daarvoor is dat er sprake is van besluitvorming door middel van een rijksinpassingsplan als bedoeld in artikel 3.28 van de Wro. Wanneer voor het aanleggen van de buisleiding gebruik wordt gemaakt van een rijksinpassingsplan, dan kan het Rijk die buisleiding daarmee rechtstreeks buiten een buisleidingenstrook in een bestemmingsplan inpassen. De bepalingen in het Barro en derhalve de verplichting

op grond van artikel 2.9.5 om een buisleiding van nationaal belang in de buisleidingenstrook aan te leggen, zijn – gelet op artikel 1.1, tweede lid, van het Barro – niet op een rijksinpassingsplan van toepassing. Het mag echter duidelijk zijn dat hier alleen sprake van kan zijn in absolute uitzonderingsgevallen, aangezien het Rijk ook zelf gebonden is aan het beleid uit de Structuurvisie Buisleidingen. Indien het incidenteel noodzakelijk zou zijn om met gebruikmaking van een rijksinpassingsplan buiten de buisleidingenstroken toch een buisleiding van nationaal belang aan te leggen, zullen het nut en de noodzaak van die buisleidingverbinding in het rijksinpassingsplan moeten worden onderbouwd en zal daarbij moeten worden aangegeven hoe het afwijkend tracé zich verhoudt tot de Structuurvisie buisleidingen en een goede ruimtelijke ordening.

3.2 Externe veiligheid

Voor buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt dat bovengronds rekening moet worden gehouden met risicoafstanden tussen een buisleiding en bebouwing. Het Bevb stelt op basis van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico een basisveiligheidsniveau vast voor buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op grond van het Bevb geldt voor deze buisleidingen een grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (de PR 10^{-6} contour) die niet mag worden overschreden bij kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval met een buisleiding waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. De plaatsgebonden risicoafstanden rond buisleidingen die gelden op grond van het Bevb houden een planologisch relevante beperking in, omdat binnen die afstand in principe niet gebouwd mag worden. Gemeenten die een bestemmingsplan vaststellen moeten met de grenswaarde van de plaatsgebonden risicocontour van buisleidingen rekening houden. Op grond van het Bevb is het niet toegestaan dat binnen een risicocontour van een buisleiding kwetsbare objecten, zoals woningen of scholen, komen. De aanwezigheid van beperkt kwetsbare objecten binnen de risicocontour, zoals winkels en kantoorgebouwen, moet op grond van het Bevb door de gemeente worden gemotiveerd. Voor de buisleidingen van nationaal belang geldt dat het wenselijk is dat het indirecte ruimtebeslag van nieuwe buisleidingen wordt beperkt tot de buisleidingenstrook. De aanleg van nieuwe buisleidingen van nationaal belang in een buisleidingenstrook dient daarom zodanig plaats te vinden dat de risicocontour van die buisleiding de begrenzing van de buisleidingenstrook niet overschrijdt. Hiermee wordt voorkomen dat gemeenten in hun planologische mogelijkheden voor gronden die gelegen zijn buiten de buisleidingenstrook worden beperkt. Het zou ongewenst zijn wanneer een gemeente bijvoorbeeld een woonwijk heeft voorzien in de directe omgeving van een buisleidingenstrook, maar wordt geconfronteerd met een plaatsgebonden risicocontour van een nieuwe buisleiding die zich uitstrekt buiten de buisleidingenstrook. Voor reeds in de buisleidingenstrook aanwezige buisleidingen (zie paragraaf 2.3) is overigens niet uitgesloten dat de plaatsgebonden risicocontour groter is dan vijf meter en de buisleidingenstrook overschrijdt. Wanneer binnen de plaatsgebonden risicocontour van een reeds aanwezige buisleiding bebouwing aanwezig is of is toegestaan op grond van een vastgesteld bestemmingsplan, dan kan dit een knelpunt opleveren. Voor deze situatie zijn in het Bevb regels gesteld.

Een gemeente, of in geval van een inpassingsplan, de provincie of het Rijk, is verantwoordelijk voor de vaststelling van het bestemmingsplan waarmee de aanleg van de buisleiding in de buisleidingenstrook mogelijk wordt gemaakt. De gemeente, dan wel de provincie of het Rijk dienen daarbij het tracé van de buisleiding zo in het bestemmingsplan vast te leggen, dat de risicocontour van de buisleiding de buisleidingenstrook niet overschrijdt. Dit geldt ook voor versmallingen in een buisleidingenstrook. De veiligheidszones langs de buisleidingstroken, waarvan in het Structuurschema Buisleidingen van 1985 sprake was, komen hiermee te vervallen.
In de praktijk zal deze verplichting erop neerkomen dat een buisleiding tenminste vijf meter van de rand van de buisleidingenstrook wordt gelegd. Voor de aanleg van nieuwe buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt op grond van artikel 6, tweede lid, van het Bevb namelijk de verplichting dat de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (de PR 10^{-6} contour) binnen vijf meter van het hart van de leiding ligt. Eventueel zullen er rond een buisleiding maatregelen nodig zijn om de risicocontour van de buisleiding te verkleinen, zodat deze binnen de buisleidingenstrook blijft. Het plaatsgebonden risico van een buisleiding kan door de leidinglegger bijvoorbeeld worden beïnvloed door het ontwerp van de buisleiding, zoals de dikte van het staal van de buisleiding, of de wijze van aanleg, zoals de diepteligging van de buisleiding in de grond. In een situatie van een versmalde strook kan het noodzakelijk zijn leidingen dichter op elkaar te leggen dan gewenst. Wanneer in die situatie in de strook al een leiding aanwezig is die een hogere faalkans heeft, kan dat tot gevolg hebben dat de PR 10-6 contour toch buiten de (versmalde) strook terecht komt. Het is dan aan de initiatiefnemer voor de nieuwe leiding en de beheerder(s) van de reeds aanwezige leidingen om in samenspraak met de gemeente afspraken te maken over het treffen van passende maatregelen die het risico reduceren tot het vereiste niveau.

Voor het groepsrisico, dat wil zeggen de cumulatieve kans per kilometer buisleiding dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een buisleiding en een ongewoon voorval van die buisleiding (met andere woorden een maat voor de omvang van een eventuele ramp), is in de Structuurvisie Buisleidingen op verzoek van de gemeenten een indicatieve typering van woonwijken langs buisleidingenstroken opgenomen (zie paragraaf 8.2.2 van de Structuurvisie). Deze is nadrukkelijk niet als norm of aanbeveling bedoeld. Steeds zal voor individuele gevallen een specifieke risicoberekening moeten worden uitgevoerd en blijven de eisen van het Bevb voor de individuele buisleidingen van toepassing.

4. Gevolgen voor het milieu

Dit besluit regelt dat ruimte wordt vrijgehouden voor de toekomstige aanleg van nieuwe buisleidingen. Het vrijhouden van ruimte op zich leidt niet tot milieueffecten. Milieueffecten kunnen wel optreden op het moment dat een buisleiding aangelegd gaat worden en bij het beheer van die buisleiding.

Het bij ministeriële regeling aan te wijzen voorkeurstracé voor de buisleidingenstroken is bij het opstellen van de Structuurvisie Buisleidingen onderzocht. In dat verband is een milieueffectrapport (plan-MER) opgesteld, waarin de milieueffecten van de hoofdverbindingen en eventuele alternatieve buisleidingverbindingen in kaart zijn

gebracht. De keuze voor het voorkeurstracé voor de buisleidingenstroken, zoals dat is opgenomen op de visiekaart in de Structuurvisie Buisleidingen, is in belangrijke mate hierop gebaseerd. Met het oog op eventuele gevolgen voor Natura 2000-gebieden is daarnaast een passende beoordeling in de zin van de Natuurbeschermingswet 1998 uitgevoerd. Ook is een aanvullend onderzoek gedaan naar buisleidingenstroken door EHS-gebieden. Daar waar het tracé voor een buisleidingenstrook deze gebieden zal doorkruisen, omdat er geen geschikt alternatief voorhanden is, zullen bij de aanleg van een nieuwe buisleiding op basis van het daarvoor te maken milieueffectrapport passende maatregelen getroffen moet worden om nadelige effecten te voorkomen of eventueel te compenseren.
Het tracé voor een nieuwe buisleiding moet in het bestemmingplan zijn opgenomen alvorens deze aangelegd kan worden. Hiermee wordt de eventuele MER-plicht voor nieuwe buisleidingen gekoppeld aan het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan zal ook de externe veiligheid in aanmerking moeten worden genomen.

5. Gevolgen voor overheden, burgers en het bedrijfsleven

5.1 Maatschappelijke kosten- en batenanalyse

Er is een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) uitgevoerd naar het vrijhouden van ruimte voor buisleidingen van nationaal belang (MKBA Structuurvisie Buisleidingen). De vraagstelling daarbij was of de maatschappelijke kosten en baten van een regeling, waarbij er verplicht ruimte wordt vrijgehouden in buisleidingenstroken, zouden opwegen tegen de maatschappelijke kosten en baten van het alternatief dat er geen ruimte wordt vrijgehouden in buisleidingenstroken. In termen van kosten en baten betekent het aanwijzen van het voorkeurstracé dat er nu kosten gemaakt moeten worden om ruimte ter beschikking te hebben en houden, die in het geval er geen voorkeurstracé wordt aangewezen, gebruikt zou kunnen worden voor andere functies, zoals woningbouw. De baten liggen in een goedkopere toekomstige aanleg van buisleidingen van nationaal belang, omdat er voor de aanleg van buisleidingen reeds een tracé is gereserveerd en de procedurekosten beperkt kunnen worden.
In de MKBA is gekeken naar twee projectalternatieven. Het eerste projectalternatief ging uit van een nieuwe structuurvisie, inclusief een juridische doorwerking van die structuurvisie door regels te stellen aan bestemmingsplannen. Het tweede projectalternatief ging ook uit van een nieuwe structuurvisie, maar zonder verdere juridische doorwerking van die structuurvisie in bestemmingsplannen. Het referentiealternatief was dat er geen structuurvisie, dus geen rijksbeleid voor buisleidingen, zou zijn. In beide projectalternatieven is zowel een lager als een hoger economisch groeiscenario toegepast, met verschillende aantallen nieuwe buisleidingen. De maatschappelijke kosten van de projectalternatieven werden bepaald door een inschatting te maken van de vermindering van de grondwaarde ter plaatse van het voorkeurstracé, indien die grondwaarde volgens bestaande plannen hoger is dan landbouwgrond. De in de MKBA vastgestelde baten van het vrijhouden van ruimte voor de aanleg van nieuwe buisleidingen komen voort uit vermeden aanleg- onderhoud- en exploitatiekosten, vermeden procedurekosten, een kortere proceduretijd bij de aanleg van nieuwe buisleidingen (dus sneller kunnen transporteren), en minder versnippering van ruimte. Ook de verbetering van de concurrentiepositie is in de MKBA in de baten

meegenomen, maar dit is niet gemonetariseerd. De conclusie van het MKBA-onderzoek is dat het vrijhouden van ruimte in buisleidingenstroken loont en maatschappelijk netto tot meer baten leidt dan in de situatie dat er geen ruimte wordt vrijgehouden. Deze conclusie geldt in zijn algemeenheid ook in een situatie van lage economische groei. De netto baten kunnen, afhankelijk van het alternatief en het scenario en economische groei, in geld uitgedrukt tientallen tot maximaal € 200 miljoen bedragen, in vergelijking met een situatie zonder beleid en structuurvisie. De netto baten van het projectalternatief met juridische doorwerking in bestemmingsplannen, zoals geregeld in het onderhavige besluit, zijn ongeveer drie keer hoger dan die zonder juridische doorwerking in bestemmingsplannen. Naast de gemonetariseerde effecten is in de MKBA ook aangegeven dat het niet kunnen aanleggen van buisleidingen negatieve consequenties kan hebben voor de concurrentiepositie van de Nederlandse chemische industrie en mogelijk kan leiden tot het wegvallen van productielocaties in Nederland.

5.2 Bestuurlijke lasten

De lasten van dit besluit voor overheden zijn zeer beperkt, doordat dit besluit de gemeenten in beginsel niet verplicht tot het aanpassen van geldende bestemmingsplannen. Alleen wanneer een gemeente een nieuw bestemmingsplan vaststelt of een aanvraag om een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan ontvangt, dient de gemeente daarbij de regels in dit besluit in acht te nemen. In het geval echter dat een gemeente het voorkeurstracé op voorhand wil verleggen, bijvoorbeeld omdat het voorkeurstracé over een stal loopt en de gemeente reeds een ander tracé voor de buisleidingenstrook in gedachten heeft, dan zal de gemeente daarvoor het bestemmingsplan moeten wijzigen. In de Structuurvisie Buisleidingen is ervan uitgegaan dat gemeenten het voorkeurstracé in het bestemmingsplan nader zullen willen of moeten uitwerken, aangezien er aanwijzingen zijn of verwacht kan worden dat de ligging van het voorkeurstracé nog niet optimaal is. Ofschoon optimalisering van het voorkeurstracé geen verplichting vanuit het Barro is, is de veronderstelling echter dat optimalisering gewenst zal zijn. Voor dergelijke situaties is een inschatting gemaakt van de kosten die gepaard gaan met de aanpassing van bestemmingsplannen. Uitgaande van een inschatting van vijf situaties per jaar zou het dan gaan om in totaal € 53.000 per jaar. Het Rijk gaat ervan uit dat in deze situaties de betreffende gemeente in overleg met de initiatiefnemer tot een constructie ten aanzien van deze lasten zal komen.

5.3 Administratieve lasten

Dit besluit bevat geen verplichtingen voor burgers of het bedrijfsleven en leidt reeds daarom niet tot administratieve lasten voor die partijen.

6. Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

De gemeente dient bij de vaststelling van een bestemmingsplan of omgevingsvergunning waarmee van het bestemmingsplan wordt afgeweken het onderhavige besluit in acht te nemen. Rijkswaterstaat en de Velin hebben onderlinge afspraken gemaakt over het signaleren van ontwikkelingen in en in de directe nabijheid van de buisleidingenstrook die het leggen van nieuwe buisleidingen kunnen

belemmeren. Zo nodig zal hierover contact worden opgenomen met de desbetreffende gemeente.
Voor de handhaving van dit besluit staan de bevoegdheden op grond van de Wro en de Wet revitalisering generiek toezicht (hierna: Wrgt) ter beschikking. Indien de gemeente een bestemmingsplan voorbereidt dat op onderdelen in strijd is met de bepalingen in dit besluit, dan kan de Minister van Infrastructuur en Milieu hierop reageren door middel van het indienen van een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan. Indien de zienswijze van de minister niet of niet volledig in het definitieve bestemmingsplan wordt overgenomen, dan kan de minister de gemeenteraad conform artikel 3.8, zesde lid, van de Wro een reactieve aanwijzing geven. De minister kan daarnaast ook tegen het bestemmingsplan in beroep. Het interbestuurlijke toezicht valt overeenkomstig het stelsel van de Wrgt in beginsel onder de verantwoordelijkheid van de provincies.

7. Verhouding met andere regelgeving

Op alle buisleidingen van nationaal belang zoals bedoeld in dit besluit is het Bevb onverkort van toepassing.[3] Het Bevb geldt voor zowel buisleidingen binnen als buiten een buisleidingenstrook, en voor reeds aanwezige en nieuwe buisleidingen van nationaal belang. Het Bevb regelt de externe veiligheidsaspecten van buisleidingen door middel van onder meer een zorgplicht van de leidingexploitant, een externe-veiligheidsnormering waarmee rekening moet worden gehouden bij het aanleggen van een nieuwe buisleiding of bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling nabij een reeds aanwezige buisleiding, het opnemen van alle leidingen voor gevaarlijke stoffen in bestemmingsplannen (met belemmeringenstrook en aanlegvergunningstelsel) en de sanering van situaties waarbij de grenswaarde van het plaatsgebonden risico van een buisleiding overschreden wordt.

8. Adviezen en reacties op het ontwerp

7.1 Voorbereiding van het besluit

Dit besluit is voorbereid in overleg met de Ministeries van EZ en Defensie. Bij de voorbereiding van het besluit heeft voorts afstemming plaatsgevonden met vertegenwoordigers van de VNG, het IPO en de UvW, alsmede met vertegenwoordigers van de Velin.

7.2 Inspraak
Conform de in artikel 4.3, vijfde lid, van de Wro voorgeschreven procedure is het ontwerp van dit besluit overgelegd aan de beide Kamers der Staten-Generaal en in de Staatscourant en langs elektronische weg bekendgemaakt, en is aan een ieder de gelegenheid geboden om opmerkingen over het ontwerp ter kennis van de minister te brengen.

<PM>

[3] Zie in dit verband noot 1.

II Artikelsgewijs

Artikel I, onderdelen A en C

De wijziging van de begripsomschrijving van 'GML-bestand' houdt verband met het voornemen om nieuwe, omvangrijke kaartbijlagen bij het Barro en bij de daarop gebaseerde Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: Rarro) voortaan bekend te maken door deze elektronisch beschikbaar te stellen via de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Op grond van artikel 1.2.3, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening wordt een ruimtelijk besluit elektronisch vastgesteld en is de elektronisch vastgestelde versie de juridisch bindende versie. Er is gebleken dat de kaartbijlagen bij het Barro en de Rarro vaak dermate omvangrijke elektronische bestanden zijn, dat deze niet goed geschikt zijn voor elektronische publicatie in het Staatsblad of de Staatscourant. Tegelijkertijd bestaat er met de website www.ruimtelijkeplannen.nl een elektronische voorziening die speciaal is toegesneden op het bieden van ruimtelijke informatie. Voor de kaartbijlagen bij het Barro zal daarom vaker gebruik worden gemaakt van terinzagelegging via die website. Volgens aanwijzing 188 van de Aanwijzingen voor de regelgeving kan voor een bijlage bij een wettelijke regeling van deze uitzonderingsmogelijkheid gebruik worden gemaakt, indien die bijlage niet geschikt is voor publicatie in het Staatsblad of de Staatscourant en de kenbaarheid voor de direct bij de regeling betrokken personen voldoende verzekerd is.
Om de kenbaarheid van de kaartbijlagen bij het Barro voldoende zeker te stellen, is in het Barro expliciet vastgelegd dat de GML-bestanden waarin de kaarten behorende bij het Barro zijn opgenomen, te raadplegen zijn via de website www.ruimtelijkeplannen.nl. De website www.ruimtelijkeplannen.nl is voor bestuursorganen en burgers een bekende vindplaats voor besluiten en regelgeving van decentrale overheden en het Rijk op het terrein van de ruimtelijke ordening. De website is de landelijke voorziening waarop op grond van artikel 1.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening alle ruimtelijke besluiten – ruimtelijke visies, plannen, besluiten, verordeningen, algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen – elektronisch beschikbaar, vindbaar en toegankelijk dienen te zijn. Het feit dat kaartbijlagen door elektronische publicatie op www.ruimtelijkeplannen.nl bekend worden gemaakt, zal daarnaast steeds in het slotformulier van een besluit of ministeriële regeling worden medegedeeld. Voor de goede orde wordt opgemerkt dat de GML-bestanden – en de weergave daarvan in de vorm van een kaartbeeld – integraal onderdeel uitmaken van het Barro en daarbij een bijlage vormen die in gelijke mate bindend is als de overige onderdelen van het Barro.
Voor de toevoeging van de zinsnede 'bij dit besluit' aan de definitie van 'GML-bestand' is gekozen omdat het begrip 'GML-bestand' als zodanig ook in de Rarro is gedefinieerd, waarbij in de Rarro aan dit begrip een andere betekenis is toegekend. De GML-bestanden die behoren bij de Rarro hebben namelijk eigen planidentificatienummers.
Om gelijkluidende begrippen met afwijkende betekenissen in het Barro en de Rarro te voorkomen, is in het Barro het begrip 'GML-bestand' gewijzigd in 'GML-bestand bij dit besluit'. Bij de eerstkomende wijziging van de Rarro zal ook daarin de begripsdefinitie van 'GML-bestand' zodanig worden aangepast dat er geen overlap meer is tussen de beide begripsdefinities.
Conform het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening 2012 (hierna: IMRO) en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten 2012 (hierna: STRI) – zijnde digitale standaarden voor de ruimtelijke ordening – wordt het Barro via de weblocatie

www.ruimtelijkeplannen.nl beschikbaar gesteld in de vorm van bronbestanden. Het GML-bestand is volgens de STRI een van deze bronbestanden waarin de kaarten en de koppeling naar de daarbij behorende regels zijn opgenomen. Aan ieder besluit tot wijziging van het Barro wordt conform de STRI een nieuw zogeheten planidentificatienummer toegekend. Deze kent voor het Rijk altijd de schrijfwijze *NL.IMRO.000* gevolgd door een uniek nummer. De herkomst van de kaarten en daarbij behorende ruimtelijke objecten met regels zijn hierdoor eenvoudig te herleiden tot het besluit waarbij die kaarten de bijlage vormen. Dit planidentificatienummer zal bij ieder besluit tot wijziging van het Barro aan de begripsomschrijving van 'GML-bestand bij dit besluit' worden toegevoegd. Door het beschikbaar stellen van de bronbestanden van het Barro conform de STRI worden daarnaast de authenticiteit van bestanden en de bestandsbeveiliging geborgd. De verschillende bronbestanden zoals het GML-bestand, worden met behulp van een PKI-overheid certificaat gewaarmerkt. Via www.ruimtelijkeplannen.nl is dit zichtbaar als een 'groen slotje'.

Artikel I, onderdelen B, D, E en H

Deze wijzigingen betreffen het herstel van enkele verschrijvingen.

Artikel I, onderdeel F

Artikel 2.9.1 (begripsbepalingen)

In paragraaf 2.2 van het algemeen deel van de toelichting is reeds uitgebreid ingegaan op de omschrijving van de begrippen buisleiding van nationaal belang en landelijk hoofdnetwerk van leidingen, zodat hier kortheidshalve naar die paragraaf wordt verwezen.
Onder het begrip voorkeurstracé wordt in dit besluit verstaan het tracé voor een buisleidingenstrook dat bij ministeriële regeling wordt aangewezen. Dit begrip wordt gebruikt naast de meer neutrale term 'tracé voor een buisleidingenstrook' die in dit besluit wordt gebruikt voor die gevallen waarin niet specifiek het door de minister aangewezen tracé voor een buisleidingenstrook is bedoeld.

Artikel 2.9.2 (aanwijzing voorkeurstracés)

Het eerste lid van dit artikel biedt de grondslag voor de aanwijzing van tracés voor buisleidingenstroken door de Minister van Infrastructuur en Milieu, in overeenstemming met de Minister van Economische Zaken. Dit bij ministeriële regeling aan te wijzen tracé is het zogeheten voorkeurstracé. Aan weerszijden van het voorkeurstracé zal een zoekgebied worden aangewezen, waarbinnen de gemeente de ligging van het voorkeurstracé met toepassing van artikel 2.9.3 eventueel kan optimaliseren met het oog op een specifieke lokale situatie.

Op grond van het tweede lid van dit artikel heeft het voorkeurstracé een breedte van ten hoogste 70 meter. De exacte breedte van het voorkeurstracé zal in de ministeriële regeling worden bepaald. In het algemeen deel van de toelichting is reeds ingegaan op de afmetingen die het voorkeurstracé doorgaans heeft.

Artikel 2.9.3 (nadere uitwerking voorkeurstracé)

Dit artikel bepaalt dat de gemeente het voorkeurstracé onder bepaalde voorwaarden in een bestemmingsplan nader kan uitwerken. Doordat de uitwerking – en daarbij de eventuele aanpassing van het tracé – in een bestemmingsplan gebeurt, wordt verzekerd dat voor iedereen kenbaar is waar het tracé voor de buisleidingenstrook loopt. Het optimaliseren van de ligging van het voorkeurstracé kan slechts binnen de grenzen van het zoekgebied van 250 meter dat op grond van artikel 2.9.2 met het voorkeurstracé wordt vastgesteld bij ministeriële regeling. Bij de uitwerking van het voorkeurstracé dient de gemeente ervoor te zorgen dat er een doorgaande buisleidingenstrook beschikbaar blijft die aansluit op het voorkeurstracé onderscheidenlijk – indien nader uitgewerkt in een bestemmingsplan - het tracé voor een buisleidingenstrook in de naastliggende gemeente(n). De breedte van het door de gemeente uit te werken tracé dient daarnaast gelijk te zijn aan de breedte die het voorkeurstracé over het grootste deel van dat tracé heeft. Dat wil zeggen dat wanneer een voorkeurstracé plaatselijk een versmalling heeft, terwijl het overige deel van dat voorkeurstracé een breedte heeft van 70 meter, het door de gemeente in een bestemmingsplan uit te werken tracé voor een buisleidingenstrook een breedte dient te hebben van 70 meter.

Voor het in een bestemmingsplan vastgelegd tracé voor de buisleidingenstrook geldt enkel dat de gemeente daarbinnen geen nieuwe activiteiten mag toelaten die de aanleg van een buisleiding van nationaal belang kunnen belemmeren (zie artikel 2.9.3, derde lid). Het uitwerken van het voorkeurstracé in een bestemmingsplan verplicht derhalve niet tot het opnemen van een (dubbel)bestemming 'leiding' in het bestemmingsplan. In paragraaf 2.4 van het algemeen deel van de toelichting is hierop reeds uitgebreid ingegaan, zodat hier kortheidshalve naar die paragraaf wordt verwezen.

Artikel 2.9.4 (belemmerende activiteiten)

Wanneer voor de gronden die deel uitmaken van het voorkeurstracé een nieuw bestemmingsplan wordt vastgesteld, dan mogen daar – ten opzichte van het geldende bestemmingsplan – geen nieuwe activiteiten worden toegelaten die het leggen van buisleidingen kunnen belemmeren. Dat geldt ook wanneer in plaats van het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan een omgevingsvergunning voor het afwijken van een bestemmingsplan wordt verleend als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo. Voor activiteiten die reeds zijn toegestaan op grond van een bestemmingsplan dat van kracht is op het moment dat het voorkeurstracé voor de buisleidingenstrook wordt vastgesteld, geldt dat deze mogen worden voortgezet. Ook de bestaande planologische mogelijkheden in een geldend bestemmingsplan kunnen na de vaststelling van het voorkeurstracé voor de buisleidingenstrook nog steeds worden benut. Eventuele onbenutte planologische mogelijkheden in de buisleidingenstrook kunnen in een nieuw bestemmingsplan worden overgenomen, voor zover daarbij geen wijzigingen in de bestemmingen worden aangebracht die nieuwe, niet reeds eerder toegestane, activiteiten mogelijk maken die het leggen van buisleidingen verhinderen.

In het geval een gemeente gebruik heeft gemaakt of gebruik wil maken van de in artikel 2.9.3 geboden mogelijkheid om het voorkeurstracé in een bestemmingsplan nader uit te werken, geldt vanzelfsprekend ook voor dat aangepaste tracé voor de buisleidingenstrook dat ter plaatse geen activiteiten mogen worden toegelaten die het leggen van buisleidingen kunnen belemmeren. Het derde lid bepaalt in dit verband dat

artikel 2.9.4, eerste lid, van overeenkomstige toepassing is op de gronden die deel uitmaken van het tracé voor een buisleidingenstrook, bedoeld in artikel 2.9.3.

Het tweede lid van dit artikel geeft aan welke activiteiten in het voorkeurstracé in ieder geval een belemmering vormen voor het aanleggen van een buisleiding.

Onderdeel a heeft betrekking op het bouwen van een bouwwerk binnen het voorkeurstracé voor de buisleidingenstrook, met uitzondering van het bouwen van een bouwwerk dat noodzakelijk is voor de aanleg, het onderhoud of de instandhouding van buisleidingen van nationaal belang, zoals een meet- en regelstation of gascompressorstation. Bouwwerken binnen het tracé van een buisleidingenstrook leiden ertoe dat de grond ter plaatse niet bereikbaar is voor het leggen van leidingen. Bouwwerken die geheel zonder omgevingsvergunning mogen worden gebouwd (de gevallen bedoeld in artikel 2.3, tweede lid, van het Bor die zijn opgenomen in artikel 2 in samenhang met de artikelen 5 en 8 van bijlage II bij het Bor) blijven ook binnen een buisleidingenstrook toegestaan.

De onderdelen b en c hebben betrekking op infrastructuur die binnen het voorkeurstracé voor de buisleidingenstrook wordt aangelegd in de lengterichting van het tracé. Verharde wegen en paden, spoorwegen en ook watergangen zoals een kanaal of sloot die zich over een grotere afstand in de lengterichting binnen het tracé voor de buisleidingenstrook bevinden, maken het leggen van buisleidingen ter plaatse onmogelijk. Infrastructuur en watergangen die zodanig worden aangelegd dat deze het tracé voor de buisleidingenstrook kruisen, zijn wel toegestaan en zijn – gezien de totale lengte van het tracé over geheel Nederland – ook niet te voorkomen.

Onderdeel d heeft betrekking op de aanleg van een waterkering, inclusief de daartoe behorende beschermingszone als bedoeld in artikel 1.1, van de Waterwet, binnen het voorkeurstracé voor de buisleidingenstrook. Bij waterkeringen en de daartoe behorende beschermingszone geldt dat er daar in zijn geheel niet of slechts onder voorwaarden in de grond mag worden gegraven. Wanneer een waterkering of daartoe behorende beschermingszone zich binnen het tracé voor de buisleidingenstrook bevindt, dan kunnen daar derhalve geen buisleidingen worden gelegd. Indien het vanuit het oogpunt van waterveiligheid noodzakelijk is om ter plaatse van het voorkeurstracé voor de buisleidingenstrook een waterkering aan te leggen, houdt dat in dat de ligging van het voorkeurstracé door de gemeente dient te worden aangepast.

Onderdeel e heeft betrekking op de aanleg van buisleidingen die niet zijn aan te merken als buisleidingen van nationaal belang, en op ondergrondse hoogspanningsverbindingen of andere ondergrondse leidingstelsels. Het is niet de bedoeling dat binnen het voorkeurstracé voor de buisleidingenstrook, in de lengterichting van dat tracé, andersoortige leidingen dan de buisleidingen van nationaal belang worden aangelegd, zoals rioleringsbuizen, waterleidingen of leidingen die behoren tot het regionaal transportleidingennet. Dit zou immers betekenen dat voor de buisleidingen van nationaal belang minder ruimte beschikbaar is. Omdat bepaalde leidingen niet in het bestemmingsplan hoeven te worden opgenomen omdat deze niet planologisch relevant zijn en bovendien geheel omgevingsvergunningvrij kunnen worden aangelegd, is dit met een bestemmingsplan echter niet volledig te voorkomen (zie artikel 2.3, tweede lid, van het Bor, in samenhang met artikel 2, onderdeel 18, onder d, van bijlage II bij het Bor). Voor nieuwe buisleidingen die wel als planologisch relevant kunnen worden aangemerkt, bijvoorbeeld vanwege hun omvang, en die derhalve in het bestemmingsplan worden opgenomen, geldt dat deze niet in het voorkeurstracé kunnen

worden toegelaten. Buisleidingen en ondergrondse hoogspanningsverbindingen die het voorkeurstracé voor de buisleidingenstrook slechts kruisen, vormen geen belemmering voor de buisleidingen van nationaal belang. Wel zal bij de aanleg van kruisende buisleidingen of ondergrondse hoogspanningsverbindingen rekening moeten worden gehouden met de mogelijkheid dat er passende technische maatregelen dienen te worden getroffen om de aanleg van buisleidingen van nationaal belang binnen het voorkeurstracé niet te bemoeilijken.

Bij onderdeel f geldt dat bij het leggen van een buisleiding eventueel aanwezige bomen of andere diepwortelende beplanting moeten worden verwijderd. Het plaatsen van bomen – in grotere aantallen – binnen het voorkeurstracé voor de buisleidingenstrook dient daarom te worden vermeden. Individuele bomen vormen een minder grote belemmering en zijn daarom wel toegestaan. Daarbij dient er echter wel rekening mee te worden gehouden dat deze bij het aanleggen van de buisleidingen verwijderd moeten worden en – vanwege mogelijke schade aan de buisleidingen – niet op de zelfde plek teruggeplaatst kunnen worden.

Onderdeel g heeft betrekking op het gebruik als stortplaats of de permanente opslag van grond, goederen of andere stoffen binnen het tracé van de buisleidingenstrook. Een stortplaats of opslag leidt ertoe dat de grond ter plaatse niet bereikbaar is voor het leggen van leidingen.

Artikel 2.9.5 (aanleg buisleiding van nationaal belang)

Het eerste lid van dit artikel bepaalt dat een bestemmingsplan de aanleg van een buisleiding van nationaal belang alleen mag toelaten in een buisleidingenstrook. Het tracé van een nieuwe buisleiding van nationaal belang dient daarbij zodanig in het bestemmingsplan te worden opgenomen dat de risicocontour voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) van de buisleiding de buisleidingenstrook niet overschrijdt. In de regel zal dit inhouden dat een buisleiding op tenminste vijf meter van de buitenste begrenzing van de buisleidingenstrook wordt gelegd, nu op grond van artikel 6, tweede lid, van het Bevb de exploitant van de buisleiding ervoor zorg dient te dragen dat het plaatsgebonden risico van een buisleiding op die afstand (feitelijk vijf meter vanuit het hart van de buisleiding) niet hoger is dan PR 10^{-6} per jaar. De belemmeringenstrook van vijf meter aan weerszijden van een buisleiding, bedoeld in artikel 14 van het Bevb, zal dus steeds binnen de buisleidingenstrook vallen. Hiermee wordt het ruimtebeslag van de buisleidingen van nationaal belang beperkt tot de buisleidingenstrook. De verplichting in het eerste lid is gericht aan de gemeente die het bestemmingsplan vaststelt, of in geval van een provinciaal inpassingsplan, aan de provincie. Ook voor het Rijk geldt het uitgangspunt dat bij gebruikmaking van een rijksinpassingsplan een buisleiding van nationaal belang enkel binnen een buisleidingenstrook wordt toegelaten, op een wijze die voldoet aan dit artikel (zie ook paragraaf 3 van het algemeen deel van de toelichting). Op grond van artikel 14, eerste lid, van het Bevb dient een buisleiding die onder de werkingssfeer van het Bevb valt – waaronder de buisleidingen van nationaal belang – altijd in een bestemmingsplan te worden opgenomen.

Op grond van het tweede lid is de verplichting uit het eerste lid niet van toepassing op een beginpunt en eindpunt van een buisleiding dat buiten de buisleidingenstrook is gesitueerd. Dit is het geval omdat de buisleidingenstroken over het algemeen niet volledig doorlopen naar een leverancier of gebruiker van gevaarlijke stoffen en een buisleiding dus ook altijd ergens de buisleidingenstroken in of uit moet. In dat geval

dient er een zoveel mogelijk rechtstreekse verbinding te worden gelegd tussen het begin- of eindpunt en de buisleidingenstrook.

Het derde lid maakt een uitzondering op het eerste lid indien de buisleiding van nationaal belang reeds is toegestaan in een bestemmingsplan dat van kracht is op het moment van aanwijzing van het voorkeurstracé. Op grond van artikel 14 van het Bevb dienen buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen altijd in een bestemmingsplan te worden opgenomen. Wanneer in een geldend bestemmingsplan al buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn voorzien of indien een bestaande buisleiding die als buisleiding van nationaal belang kan worden aangemerkt, wordt vervangen, dan kan dit dus gewoon binnen de daarvoor reeds geldende bestemming gebeuren.

Artikel I, onderdeel G

Op grond van artikel 2.11.2 dienen gronden waarop een primaire kering ligt of die de functie van primaire kering hebben in een bestemmingsplan de bestemming ‘waterkering’ te krijgen, en gronden die deel uitmaken van een beschermingszone bij een primaire waterkering de gebiedsaanduiding ‘vrijwaringszone-dijk’, of ‘vrijwaringszone-waterstaatswerk’. De formulering van dit artikel in samenhang met artikel 3.1 van het Barro leidde ertoe dat gemeenten binnen drie jaar na de inwerkingtreding van deze bepaling hun bestemmingsplannen hierop dienden aan te passen. Gemeenten zouden hierdoor genoodzaakt kunnen zijn hun bestemmingsplannen voortijdig te herzien. Omdat dit voor gemeenten tot ongewenste bestuurlijke lasten zou leiden, is het artikel zo gewijzigd dat gemeenten de gevraagde bestemming pas bij de eerstvolgende herziening van hun bestemmingsplan dienen op te nemen.

Voor de volledigheid wordt nog opgemerkt dat de bestemming ‘waterkering’ op grond van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) op twee manieren in het bestemmingsplan kan worden opgenomen, te weten als enkelbestemming ‘Waterkering’ onder de hoofdgroep ‘Overig’ en als dubbelbestemming onder de hoofdgroep ‘Waterstaat’.

Artikel I, onderdeel I

Deze wijziging heeft betrekking op de locatie voor grootschalige elektriciteitsopwekking in Diemen. In het Barro zijn met ingang van oktober 2012 de locaties aangewezen die geschikt zijn voor de plaatsing van elektrisch vermogen van ten minste 500 MW. Deze vestigingsplaatsen zijn gebaseerd op het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Over deze begrenzingen is destijds nauw overleg gevoerd met de betrokken gemeenten. Niettemin is gebleken dat er bij de begrenzing in het Barro van de vestigingsplaats Diemen strijdigheid bestaat met de door de provincie Noord-Holland begrensde Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Momenteel blijkt een deel van de in dit besluit aangewezen vestigingsplaats voor grootschalige elektriciteitsproductie ingenomen te worden door de EHS. De gemeente Diemen heeft het voornemen het bestemmingsplan Buitengebied te herzien en wenst hierin de door de provincie begrensde EHS op te nemen. De bedoelde strook krijgt dan de bestemming natuur. De toekenning van de bestemming natuur aan de bedoelde strook vormt geen ruimtelijke belemmering om alsnog op de locatie Diemen een elektrisch vermogen van 500 MW en

hoger te plaatsen. Om die reden is de begrenzing van de vestigingsplaats voor grootschalige elektriciteitsopwekking op de locatie Diemen aangepast en ligt deze nu buiten de door de provincie begrensde EHS.

Artikel II

Dit besluit zal in werking treden op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Bij de inwerkingtreding zal rekening worden gehouden met de vaste verandermomenten voor wet- en regelgeving.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Bijlage 5.9 bij Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Kaart vestigingsplaats voor grootschalige elektriciteitsopwekking - Diemen

